PARLAMENTO EUROPEU

2004 *2009*

Documento de sessão

C6-0090/2006

2000/0069(COD)

PT part.4

16/03/2006

Posição comum

Posição comum adoptada pelo Conselho em 9 de Março de 2006 tendo em vista a aprovação do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil

Docs 13376/1/2005
Declarações
05918/2006
COM(2006)0128

e) Experiência (total e no tipo de avião), actualização e qualificação dos tripulantes; e

f) A designação do comandante e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para substituição do comandante ou de outros tripulantes. (Ver Apêndice 1 à OPS 1.940).

g) A designação do chefe de cabina e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos de substituição do chefe de cabina e de quaisquer outros membros da tripulação de cabina.

4.2. Designação do comandante. As regras aplicáveis à designação do comandante

4.3. Incapacidade da tripulação de voo. Instruções sobre a sucessão do comando, em caso de incapacidade da tripulação de voo.

4.4. Operação de mais de um tipo de avião. Uma declaração indicando que aviões são considerados como sendo de um tipo, para efeitos de:

a) Programação da tripulação de voo; e

b) Programação da tripulação de cabina.

5. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO

5.1. Uma descrição da licença exigida, qualificações de tipo, qualificação/competência (por exemplo, para rotas e aeródromos), experiência, formação, testes e actualização para o pessoal de operações no desempenho das suas funções. Deve considerar-se o tipo de avião, o tipo de operação e a composição da tripulação.

5.2. Tripulação de voo

a) Comandante.

b) Piloto substituto do comandante.

c) Co-piloto.

d) Piloto com supervisão.

e) Operador do painel de sistemas.

f) Operação em mais de um tipo ou variante

5.3. Tripulação de cabina

a) Chefe de cabina.

b) Tripulante de cabina.

i) Tripulante de cabina necessário.

ii) Tripulante de cabina adicional e membro da tripulação durante os voos de familiarização.

c) Operação em mais de um tipo ou variante

5.4. Formação, testes e supervisão do pessoal

a) Para a tripulação de voo.

b) Para a tripulação de cabina.

5.5. Outro pessoal de operações

6. PRECAUÇÕES COM A SAÚDE DAS TRIPULAÇÕES

6.1. Precauções com a saúde das tripulações. A regulamentação e a orientação pertinentes para a saúde dos membros da tripulação, incluindo:

a) Bebidas alcoólicas e outros intoxicantes;

b) Estupefacientes;

c) Drogas;

d) Comprimidos para induzir o sono;

e) Preparados medicamentosos;

f) Imunização;

g) Mergulho de profundidade;

h) Dádiva de sangue;

i) Precauções alimentares antes e durante o voo;

j) Sono e repouso; e

k) Intervenções cirúrgicas.

7. LIMITAÇÕES DO PERÍODO DE SERVIÇO DE VOO

7.1. Limitação do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso. O esquema elaborado pelo operador em conformidade com os requisitos aplicáveis.

7.2. Excepções às limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e/ou reduções dos períodos de repouso. As condições em que se podem exceder os períodos de serviço de voo ou de trabalho ou em que se pode reduzir o período de repouso, bem como os procedimentos de comunicação destas modificações.

8. PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO

8.1. Instruções de preparação de voo. Conforme aplicável à operação:

8.1.1. Altitudes mínimas de voo. Uma descrição do método de determinação e aplicação das altitudes mínimas, incluindo:

a) Um procedimento para estabelecer as altitudes mínimas/níveis de voo para voos VFR; e

b) Um procedimento para estabelecer as altitudes mínimas/níveis de voo para voos IFR.

8.1.2. Critérios e responsabilidades para autorizar a utilização de aeródromos, tendo em conta os requisitos pertinentes das subpartes D, E, F, G, H, I e J.

8.1.3. Métodos de determinação dos mínimos de operação dos aeródromos. O método para estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para voos IFR, em conformidade com a OPS 1, Subparte E. Deverá fazer-se referência aos procedimentos de determinação da visibilidade e/ou do alcance visual da pista e de aplicabilidade da visibilidade real, observada pelos pilotos, a visibilidade transmitida e o alcance visual transmitido da pista.

8.1.4. Mínimos de Operação em Rota para voos VFR ou partes de um voo VFR e, quando se utilizam aviões de um único motor, instruções para a selecção de rota, relativamente à disponibilidade de superfícies que permitam uma aterragem forçada em segurança.

8.1.5. Apresentação e aplicação de mínimos de operação em aeródromos e em rota.

8.1.6. Interpretação da informação meteorológica. Material explicativo sobre a descodificação de previsões e relatórios MET relevantes para a área de operação, incluindo a interpretação de expressões condicionais.

8.1.7. Determinação das quantidades de combustível, óleo e água-metanol transportados. Os métodos de determinação das quantidades de combustível, óleo, água-metanol a transportar são controlados em voo. Esta secção deve incluir também instruções sobre a medição e a distribuição dos fluidos transportados a bordo. Tais instruções devem considerar todas as circunstâncias de ocorrência provável em voo, incluindo a possibilidade de replaneamento em voo e de falha de uma ou de mais fontes de alimentação do avião. O sistema para manter os registos de óleo e combustível devem também ser descritos.

8.1.8. Massa e centro de gravidade. Os princípios gerais de massa e a centragem da gravidade, incluindo:

a) Definições;

b) Métodos, procedimentos e responsabilidades pela preparação e aceitação dos cálculos de massa e a centragem da gravidade;

c) A política de utilização da massa "standard" e/ou da massa real;

d) O método de determinação da massa aplicável a passageiros, carga e bagagem;

e) As massas aplicáveis aos passageiros e à bagagem para os vários tipos de operações e os tipos de avião;

f) Instruções gerais e informação necessária à verificação dos vários tipos de documentação utilizada sobre massa e centragem;

g) Procedimentos para alterações de última hora,

h) Gravidade específica do combustível, óleo, água metanol; e

i) Procedimentos de distribuição dos lugares.

8.1.9. Plano de voo ATS. Procedimentos e responsabilidades pela preparação e apresentação do plano de voo do controlo de tráfego aéreo. Os factores a considerar incluem os meios de apresentação de planos de voo individuais e repetitivos.

8.1.10. Plano de voo operacional. Procedimentos e responsabilidades pela preparação e aceitação do plano de voo operacional. O uso do plano de voo operacional deve ser descrito, incluindo amostras dos formatos de planos de voo operacionais, em utilização.

8.1.11. Caderneta técnica do avião. As responsabilidades e a utilização da Caderneta Técnica do Avião devem ser descritas, incluindo amostras do formato utilizado.

8.1.12. Listas de documentos, impressos e informação adicional a serem transportados.

8.2. Instruções de assistência em terra

8.2.1. Procedimentos de reabastecimento. Descrição dos procedimentos de reabastecimento de combustível, incluindo:

a) Precauções de segurança durante o reabastecimento de combustível ou a sua remoção, incluindo quando um APU estiver em operação ou quando um motor de turbina estiver a funcionar e os travões de hélice ("prop-brakes") estiverem accionados.

b) Reabastecimento de combustível ou a sua remoção, durante o embarque ou o desembarque de passageiros;

c) Precauções a tomar para evitar misturar combustíveis.

8.2.2. Procedimentos de assistência ao avião, aos passageiros e à carga, relacionados com a segurança. Uma descrição dos procedimentos de assistência a pôr em prática quando se distribuem os lugares dos passageiros, durante o embarque e o desembarque e quando se embarca ou desembarca a carga. Devem indicar-se ainda outros procedimentos, destinados a garantir a segurança enquanto o avião está na rampa. Os procedimentos de assistência devem incluir:

a) Crianças de idade inferior/superior a dois anos, passageiros doentes e passageiros com mobilidade reduzida;

b) Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia legal.

c) Dimensão e peso permitidos para a bagagem de mão;

d) Embarque e segurança de objectos no avião;

e) Cargas especiais e classificação dos compartimentos de carga;

f) Posicionamento do equipamento de terra;

g) Funcionamento das portas do avião;

h) Segurança na rampa, incluindo prevenção de incêndio e áreas de sopro e sucção;

i) Procedimentos de arranque, de partida da rampa e de chegada, incluindo operações de retromovimento e reboque;

j) Assistência ao avião; e

k) Documentação e impressos para a assistência ao avião;

l) Ocupação múltipla dos lugares do avião.

8.2.3. Procedimentos para recusa de embarque. Procedimentos para assegurar que seja recusado o embarque a pessoas que parecem estar intoxicadas ou que evidenciem, pelos modos ou estado físico, estarem sob a influência de drogas, excepto pacientes sob cuidados médicos adequados. Isto não se aplica a pacientes sob cuidados médicos adequados.

8.2.4. Degelo e anti-gelo no Solo. Uma descrição da política e dos procedimentos de degelo e anti-gelo de aviões no solo. Os procedimentos incluirão descrições dos tipos e efeitos do gelo e de outros contaminantes sobre os aviões enquanto estacionários, durante movimentos no solo e durante a descolagem. Além disso, deverá ser dada uma descrição dos tipos de fluidos utilizados, incluindo:

a) Nomes comerciais ou de origem;

b) Características;

c) Efeitos no desempenho do avião;

d) Tempos de espera; e

e) Precauções durante a utilização.

8.3. Procedimentos de voo

8.3.1. Política VFR/IFR. Uma descrição da política de autorização de voos em VFR ou de exigência de voos em IFR, ou de como efectuar a mudança de um para o outro.

8.3.2. Procedimentos de navegação. Uma descrição de todos os procedimentos de navegação relevantes para o(s) tipo(s) e área(s) de operação. Deve considerar-se o seguinte:

a) Procedimentos de navegação estandardizados, incluindo métodos que permitam efectuar verificações cruzadas independentes de entradas no teclado, nos casos em que estas afectam a trajectória de voo do avião;

b) A navegação MNPS e POLAR e a navegação noutras áreas designadas;

c) RNAV;

d) Replaneamento em voo; e

e) Procedimentos no caso de degradação do sistema; e

f) RVSM

8.3.3. Procedimentos de ajuste do altímetro, incluindo a utilização, quando apropriado, de

– altimetria métrica e tabelas de conversão,

e

– procedimentos operacionais de QFE.

8.3.4. Procedimentos do sistema de aviso de altitude

8.3.5. Sistema de aviso de proximidade do solo/Sistema de alerta de aproximação do solo. Procedimentos e instruções necessárias para evitar o contacto com o solo de um voo controlado, incluindo limitações da taxa elevada de descida próximo da superfície (os requisitos de formação nesta área são abrangidos pelo ponto D.2.1).

8.3.6. Política e procedimentos para o uso de TCAS/ACAS

8.3.7. Política e procedimentos para a gestão do combustível a bordo

8.3.8. Condições atmosféricas adversas e de risco potencial. Procedimentos para evitar ou operar em condições atmosféricas de risco potencial, incluindo:

a) Trovoadas;

b) Condições de gelo;

c) Turbulência;

d) Cisalhamento de vento;

e) Corrente de jacto;

f) Nuvens de cinzas vulcânicas;

g) Precipitação intensa;

h) Tempestades de areia;

i) Ondas tipo montanha; e

j) Inversões significativas de temperaturas.

8.3.9. Turbulência. Os critérios de separação de turbulência, considerando o tipo de avião, as condições do vento e a localização da pista.

8.3.10. Tripulantes nos seus postos. Os requisitos para os tripulantes ocuparem os seus postos de trabalho ou assentos durante as diferentes fases do voo ou sempre que se considere necessário, por razões de segurança incluindo igualmente os procedimentos relativos ao repouso controlado na cabina de pilotagem.

8.3.11. Utilização dos cintos de segurança pela tripulação e pelos passageiros. Os requisitos de utilização dos cintos de segurança pelos tripulantes e pelos passageiros, durante as diferentes fases do voo ou sempre que razões de segurança justifiquem o seu uso.

8.3.12. Acesso à cabina de pilotagem. As condições de acesso de pessoas que não sejam os tripulantes de voo. A política relativa ao acesso de Inspectores da Autoridade também deve ser incluída.

8.3.13. Uso dos lugares de tripulação vagos. As condições e os procedimentos de utilização daqueles lugares.

8.3.14. Incapacidade de tripulantes. Procedimentos a seguir no caso de incapacidade de tripulantes em voo. Devem ser dados exemplos dos tipos de incapacidade e de como os reconhecer.

8.3.15. Requisitos de segurança da cabina. Procedimentos que abranjam:

a) Preparação da cabina para os requisitos de voo e em-voo e preparação para aterragem, incluindo procedimentos para segurar objectos na cabina e nas cozinhas;

b) Procedimentos para assegurar que os passageiros estejam sentados onde, em caso de evacuação de emergência, possam facilitar e não impedir a evacuação do avião;

c) Procedimentos a seguir durante o embarque e desembarque de passageiros; e

d) Procedimentos em caso de reabastecimento ou retirada de combustível com passageiros a embarcar, a bordo, ou a desembarcar.

e) Fumar a bordo.

8.3.16. Procedimentos de informação aos passageiros. O conteúdo, meios e ocasião de informar os passageiros, em conformidade com a OPS 1.285.

8.3.17. Procedimentos para aviões operados quando transportam equipamento de detecção de radiação cósmica ou solar. Procedimentos para a utilização do equipamento de detecção de radiação cósmica ou solar e para registar as leituras, incluindo as medidas a tomar, no caso de se excederem os valores limite, especificados no Manual de Operações. Adicionalmente, os procedimentos, incluindo os procedimentos ATS, a seguir em caso de ser tomada a decisão de descer ou de mudar de rota.

8.3.18 Política de utilização do piloto automático e do controlo automático de velocidade

8.4. Operações em quaisquer condições atmosféricas. Uma descrição dos procedimentos operacionais associados às operações em quaisquer condições atmosféricas (ver também as subpartes D e E da OPS).

8.5. ETOPS. Uma descrição dos procedimentos operacionais ETOPS;

8.6. Uso do equipamento mínimo e lista(s) de desvio da configuração

8.7. Voos não comerciais. Procedimentos e limitações para:

a) Voos de treino;

b) Voos de teste;

c) Voos de entrega;

d) Voos "ferry";

e) Voos de demonstração; e

f) Voos de posicionamento, incluindo o tipo de pessoas que podem ser transportadas nesses voos.

8.8. Requisitos de oxigénio

8.8.1. Uma explicação das condições em que o oxigénio deve ser fornecido e usado.

8.8.2. Os requisitos de oxigénio especificados para:

a) Tripulação de voo;

b) Tripulantes de cabina; e

c) Passageiros.

9. MERCADORIAS PERIGOSAS E ARMAS

9.1. Informação, instruções e orientação geral sobre o transporte de carga perigosa, incluindo:

a) A política do operador sobre o transporte de mercadorias perigosas;

b) Orientação sobre os requisitos para aceitação, etiquetagem, assistência, armazenagem e separação de mercadorias perigosas;

c) Procedimentos para responder a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;

d) Deveres de todo o pessoal envolvido, de acordo com o OPS 1.1215, e

e) Instruções sobre o transporte de empregados da empresa.

9.2. As condições em que poderão ser transportadas armas, munições de guerra e armas de desporto.

10. SEGURANÇA

10.1. Instruções de segurança e orientações de natureza não confidencial, que devam incluir a autoridade e as responsabilidades do pessoal de operações. Deve também incluir-se a política adoptada e os procedimentos de comunicação e de como lidar com crimes a bordo, tais como interferência ilegal, sabotagem, ameaça de bomba e desvio da aeronave.

10.2. Uma descrição de medidas de segurança preventiva e sobre a formação.

Nota: Parte das instruções de segurança e das directrizes podem ser mantidas confidenciais.

11. TRATAMENTO, NOTIFICAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

Procedimentos para tratar, notificar e comunicar ocorrências. Esta secção deverá incluir:

a) Definição de ocorrências e das responsabilidades relevantes de todas as pessoas envolvidas;

b) Exemplos dos formulários utilizados para comunicar todos os tipos de ocorrências (ou cópias desses formulários), instruções sobre o preenchimento, endereços para onde devem ser enviados e prazo;

c) Em caso de acidente, descrição dos departamentos da empresa, Autoridades ou outras organizações que devem ser notificados, procedimentos e cronologia;

d) Procedimentos para a notificação verbal às unidades do serviço de tráfico aéreo de incidentes que envolvam ACAS RA, risco de embate de pássaros, mercadorias perigosas e condições imprevistas;

e) Procedimentos para a apresentação de relatórios escritos sobre incidentes de tráfego aéreo, ACAS RA, embate de pássaros, incidentes ou acidentes com mercadorias perigosas e interferências ilegítimas;

f) Procedimentos de apresentação de relatório para dar cumprimento às OPS 1.085 b) e 1.420. Estes procedimentos devem incluir os procedimentos de apresentação de relatório relacionados com a segurança interna, que devem ser respeitados pelos membros da tripulação, destinados a garantir que o comandante é imediatamente informado de qualquer incidente que tenha posto em perigo, ou possa pôr em perigo, a segurança durante o voo e que lhe são dadas todas as informações necessárias.

12. REGRAS DO AR

Regras do ar, incluindo:

a) Regras de voo visual e por instrumentos;

b) Aplicação territorial das regras do ar;

c) Procedimentos de comunicação, incluindo procedimentos de falha de COM;

d) Informação e instruções relacionadas com a intercepção de aviões civis;

e) Circunstâncias em que se deve manter escuta de rádio;

f) Sinais;

g) Sistema de tempo utilizado em operação;

h) Autorizações ATC, cumprimento do plano de voo e relatórios de posição;

i) Sinais visuais usados para avisar um avião não autorizado que voe ou esteja prestes a entrar numa zona restrita, área proibida ou de perigo;

j) Procedimentos para os pilotos que observem um acidente ou recebam uma mensagem de pedido de socorro;

k) Códigos visuais terra/ar para utilização pelos sobreviventes, descrição e utilização de ajudas de sinais;

l) Sinais de pedido de socorro e de urgência.

13. LOCAÇÃO

Uma descrição das disposições operacionais relativas à "locação", procedimentos e responsabilidades de gestão associados.

B OPERAÇÃO DE AVIÕES – QUESTÕES RELACIONADAS COM O TIPO

Considerando as diferenças existentes entre os tipos e as variantes de tipos de aviões, sob os seguintes títulos:

0. INFORMAÇÃO GERAL E UNIDADES DE MEDIDA

0.1. Informação geral (por exemplo, as dimensões do avião), incluindo uma descrição das unidades de medida utilizadas para a operação do tipo de avião em causa e tabelas de conversão.

1. LIMITAÇÕES

1.1. Uma descrição das limitações certificadas e das limitações operacionais aplicáveis, incluindo:

a) Estatuto de certificação (por exemplo, CS-23, CS-25, Anexo 16 da OACI (CS-36 e CS-34), etc.);

b) Versão de número de lugares de passageiros, para cada tipo de avião, incluindo uma apresentação pictórica;

c) Tipos de operação aprovados (por exemplo, IFR/VFR, CAT II/ III, tipo RNP, voos em condições conhecidas de gelo, etc.);

d) Composição da tripulação;

e) Massa e centro de gravidade;

f) Limitações de velocidade;

g) Envelope(s) de voo;

h) Limites de vento, incluindo operações em pistas contaminadas;

i) Limitações de desempenho para as versões aplicáveis;

j) Declive da pista;

k) Limitações em pistas molhadas ou contaminadas;

l) Contaminação da estrutura do avião; e

m) Limitações de sistema.

2. PROCEDIMENTOS NORMAIS

2.1. Os procedimentos normais e as funções da tripulação, as listas de verificação ("check lists") apropriadas, o sistema para utilização daquelas listas e uma declaração englobando os procedimentos de coordenação necessários, entre a tripulação de voo e a de cabina. Deverão incluir-se os procedimentos e os deveres normais que se seguem:

a) Anteriores ao voo;

b) Anteriores à partida;

c) Ajuste e verificação do altímetro;

d) Táxi, descolagem e subida;

e) Redução do ruído;

f) Cruzeiro e descida;

g) Aproximação. Preparação e "briefing" para aterragem;

h) Aproximação VFR;

i) Aproximação por instrumentos;

j) Aproximação visual e circular;

k) Aproximação falhada;

l) Aterragem normal;

m) Pós-aterragem; e

n) Operação em pistas molhadas e contaminadas.

3. PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

3.1. Os procedimentos anormais e de emergência e as funções cometidas às tripulações, as listas de verificação ("check lists") adequadas, o sistema para utilização daquelas listas e uma declaração englobando os procedimentos de coordenação necessários, entre a tripulação de voo e a de cabina. Devem ser incluídos os procedimentos e as funções normais que se seguem:

a) Incapacidade da tripulação;

b) Exercício de alarme de incêndio e fumo;

c) Voo não pressurizado e parcialmente pressurizado;

d) Excesso dos limites estruturais tais como aterragem com excesso de peso;

e) Excesso dos limites de radiação cósmica;

f) Descargas atmosféricas (raios);

g) Comunicações de socorro e avisos de alerta do ATC para emergências;

h) Falha de motor;

i) Falhas dos sistemas;

j) Orientação para diversão em caso de Falha Técnica Séria;

k) Aviso de proximidade do solo;

l) Aviso TCAS;

m) Cisalhamento de vento; e

n) Aterragem de emergência/afundamento, e

o) Procedimentos de contingência na partida

4. DESEMPENHO

4.0. Os dados de desempenho devem ser fornecidos de tal maneira que se possam utilizar sem dificuldade.

4.1. Dados de desempenho. Deverá ser incluído material de desempenho que forneça os dados necessários ao cumprimento dos requisitos de desempenho estipulados na OPS 1, Subpartes F, G, H e I, para permitir a determinação de:

a) Limites de subida na descolagem – massa, altitude, temperatura;

b) Comprimento da pista na descolagem (seca, molhada ou contaminada);

c) Dados do percurso de voo para o cálculo da área livre de obstáculos, ou, quando aplicável, percurso do voo de descolagem;

d) Perdas de gradiente nas subidas em curvas ("banked climbouts");

e) Limites de subida em rota;

f) Limites de subida na aproximação;

g) Limites de subida na aterragem;

h) Comprimento da pista de aterragem (seca, molhada ou contaminada), incluindo os efeitos de uma falha de um sistema ou dispositivo durante o voo, se afectar a distância de aterragem;

i) Limites da energia de travões; e

j) Velocidades aplicáveis às diferentes fases do voo (considerando também pistas molhadas ou contaminadas).

4.1.1. Dados suplementares englobando voos em condições de gelo. Deverá incluir-se qualquer desempenho certificado para uma configuração autorizada, ou desvio da configuração, como um dispositivo anti-derrapagem ("anti-skid") inoperativo.

4.1.2. Se os dados de desempenho, conforme exigido para a classe de desempenho adequada, não estiverem disponíveis no AFM (Manual de Voo do Avião) aprovado, então deverão ser incluídos outros dados aceitáveis para a Autoridade. Em alternativa, o Manual de Operações poderá conter referências cruzadas aos dados aprovados contidos no AFM, sempre que tais dados não sejam utilizados de forma frequente, nem em caso de emergência.

4.2. Dados de desempenho adicionais. Dados de desempenho adicionais, sempre que aplicável, incluindo:

a) Gradientes de subida com potência de todos os motores;

b) Dados de descida progressiva ("drift-down");

c) Efeito dos fluidos de degelo e anti-gelo;

d) Voo com o trem de aterragem descido;

e) Para aviões com 3 motores ou mais, voos "ferry" com um motor inoperativo; e

f) Voos efectuados de acordo com o CDL.

5. PLANEAMENTO DE VOO

5.1. Dados e instruções necessários ao planeamento prévio do voo e ao planeamento durante o voo, incluindo factores como programas de velocidade e ajustes de potência. Quando aplicável, devem incluir-se procedimentos para operações com o(s) motor(es) parado(s), ETOPS (em particular a velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo e a distância máxima até um aeródromo adequado, determinada em conformidade com a OPS 1.245) e voos para aeródromos isolados.

5.2. O método de cálculo do combustível necessário para as várias fases do voo, de acordo com a OPS 1.255.

6. MASSA E CENTRAGEM

Instruções e dados para o cálculo da massa e centragem, incluindo:

a) Sistema de cálculo (por exemplo, sistema de índices);

b) Informação e instruções para preencher a documentação sobre massa e centro de gravidade, incluindo o método manual e os tipos gerados por computador;

c) Limites da massa e centro de gravidade dos tipos, variantes ou aviões individuais utilizados pelo operador; e

d) Massa seca de operação e centro de gravidade correspondente ou índice.

7. CARGA

Procedimentos e disposições para o embarque de carga e respectiva segurança dentro do avião.

8. LISTA DE DESVIO DE CONFIGURAÇÃO

A(s) Lista(s) de Desvio de Configuração (CDL), se fornecida(s) pelo fabricante, considerando os tipos e variantes de aviões operados, incluindo os procedimentos a seguir quando um avião está a ser despachado nos termos da respectiva CDL.

9. LISTA DE EQUIPAMENTO MÍNIMO

A Lista de Equipamento Mínimo (MEL), que considera os tipos e as variantes de aviões operados e o(s) tipo(s) de área(s) de operação. A MEL tem de incluir o equipamento de navegação e tem de levar em conta o desempenho exigido para a rota e a área de operação.

10. EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA E DE EMERGÊNCIA INCLUINDO OXIGÉNIO

10.1. Uma lista do equipamento de sobrevivência a transportar nas rotas a voar e os procedimentos para verificar a utilização desse equipamento antes da descolagem. Deverão também ser incluídas as instruções relativas à localização, ao acesso e à utilização do equipamento de sobrevivência e de emergência e as listas de verificação ("check lists") associadas.

10.2. O procedimento para determinar a quantidade de oxigénio necessária e a quantidade disponível. Deve considerar-se o perfil do voo, o número de ocupantes e a possível despressurização da cabina. A informação deve ser fornecida de forma a poder ser utilizada facilmente.

11. PROCEDIMENTOS DE EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

11.1. Instruções de preparação de uma evacuação de emergência, incluindo a coordenação da tripulação e a colocação em funções de emergência.

11.2. Procedimentos de evacuação de emergência. Uma descrição das funções de todos os membros da tripulação no sentido da rápida evacuação de um avião e a assistência dos passageiros em caso de aterragem forçada, afundamento ou outra emergência.

12. SISTEMAS DO AVIÃO

Uma descrição dos sistemas do avião, dos comandos relacionados, das indicações e das instruções de operação.

C INSTRUÇÕES E INFORMAÇÃO SOBRE A ROTA E SOBRE OS AERÓDROMOS

1. Instruções e informação relativamente a comunicações, navegação e aeródromos, incluindo os níveis mínimos de voo e as altitudes para cada rota a voar, assim como mínimos de operação para cada aeródromo que se planeia utilizar, incluindo:

   a) Nível mínimo do voo/altitude;

   b) Mínimos de operação para partida, destino e aeródromos alternativos;

   c) Instalações de comunicação e ajudas de navegação;

   d) Dados sobre a pista e instalações do aeródromo;

   e) Procedimentos de aproximação, aproximação falhada e de partida, incluindo procedimentos para redução do ruído;

   f) Procedimentos de falha de COM;

   g) Instalações para busca e salvamento na área sobre a qual o avião irá voar;

   h) Uma descrição das cartas aeronáuticas que devem ir a bordo, sobre o tipo de voo e a rota planeada, incluindo o método de verificação da sua validade;

   i) Existência de informação aeronáutica e serviços MET;

j) Procedimentos COM/ NAV em rota;

k) Categorias de aeródromos para qualificação da competência da tripulação;

l) Limitações especiais dos aeródromos (limitações ao nível do desempenho e dos procedimentos operacionais).

D FORMAÇÃO

1. Os programas de formação e de testes para todo o pessoal de operações que desempenha funções ligadas à preparação e/ou realização de um voo.

2. Os programas de formação e dos testes deverão incluir:

2.1. Para a tripulação de voo. Todos os elementos relevantes estipulados nas Subpartes E e N;

2.2. Para a tripulação de cabina. Todos os elementos relevantes estipulados na Subparte O;

2.3. Para o pessoal de operações envolvido, incluindo tripulantes:

a) Todos os elementos relevantes estipulados na Subparte R (Transporte Aéreo de Mercadorias Perigosas); e

b) Todos os elementos relevantes estipulados na Subparte S (Segurança)

2.4. Para o pessoal de operações excepto tripulantes (por exemplo, despachantes, pessoal da assistência em terra, etc.). Todos os restantes elementos relevantes, estipulados na OPS, pertinentes para as respectivas funções.

3. Procedimentos

3.1. Procedimentos para formação e testes.

3.2. Procedimentos a aplicar no caso de o pessoal não atingir ou manter os níveis necessários.

3.3. Procedimentos para assegurar que as situações anormais ou de emergência, requerendo a aplicação, total ou parcial, dos procedimentos anormais ou de emergência e simulação de IMC por meios artificiais, não sejam simuladas durante voos de transporte aéreo comercial.

4. Descrição da documentação a conservar e dos períodos de conservação. (Ver Apêndice 1 à OPS 1.1065)

Apêndice 1 à OPS 1.1065

Períodos de conservação de documentos

O operador deverá assegurar-se de que a seguinte informação/documentação é conservada de um modo aceitável e acessível para a Autoridade, pelos períodos de tempo indicados nos quadros abaixo.

Nota: a informação adicional relativa a registos de manutenção é estipulada na Parte M.

Quadro 1

Informação utilizada para a preparação e a execução de um voo

Informação utilizada para a preparação e a execução de um voo, conforme a OPS 1.135	
Plano de Voo Operacional	3 meses
Caderneta técnica do avião	36 meses após a data do último registo, de acordo com a Parte M M.A. 306 c)
Documentação de "briefing" NOTAM/AIS específica às rotas, se publicada pelo operador	3 meses
Documentação sobre massa e centragem	3 meses
Notificação de cargas especiais incluindo mercadorias perigosas	3 meses

Quadro 2

Relatórios

Relatórios	
Diário de Navegação	3 meses
Relatório(s) de voo para registar detalhes de qualquer ocorrência, como indicado na OPS 1.420, ou qualquer acontecimento que o comandante entenda dever comunicar/registar	3 meses
Relatórios de excessos de tempos de voo ou de redução de tempos de repouso	3 meses

Quadro 3

Registos de tripulação de voo

Registos de Tripulantes	
Tempos de voo e de repouso	15 meses
Licenças	O tempo durante o qual o tripulante trabalha ao abrigo da licença do operador
Formação de conversão e testes	3 anos
Curso de comando (incluindo testes)	3 anos
Formação recorrente e testes	3 anos
Formação e testes para operar em qualquer lugar de piloto	3 anos
Experiência recente (ref. OPS 1.970)	15 meses
Competência para rotas e aeródromos (OPS 1.975)	3 anos
Formação e qualificação para operações específicas quando exigido pela OPS (por ex. operações ETOPS e CAT II/III)	3 anos
Formação sobre mercadorias perigosas, conforme aplicável	3 anos

Quadro 4

Registos de tripulação de cabina

Registos de Tripulantes	
Tempos de voo e de repouso e tempos de repouso Formação inicial, de conversão e em diferenças (incluindo os testes)	15 meses Durante o tempo em que o tripulante estiver ao serviço do operador
Formação recorrente e reciclagem (incluindo testes).	Até 12 meses após o tripulante deixar de trabalhar para o operador
Formação sobre mercadorias perigosas, conforme aplicável	3 anos

Quadro 5

Registos de outro pessoal de operações

Registos de outro pessoal de operações	
Registos de formação/qualificação de outro pessoal para o qual é necessário, em conformidade com a OPS, um programa aprovado de formação	2 últimos registos de formação

Quadro 6

Outros registos

Outros Registos	
Registos sobre a quantidade de radiação cósmica e solar	Até 12 meses após o tripulante deixar de trabalhar para o operador
Registos do Sistema de Qualidade	5 anos
Documento sobre o transporte de mercadorias perigosas	3 meses após a realização do voo
Lista de verificação da aceitação de mercadorias perigosas	3 meses após a realização do voo

SUBPARTE Q

LIMITAÇÕES DO PERÍODO DE SERVIÇO DE VOO, DO PERÍODO DE TRABALHO E REQUISITOS DE REPOUSO

OPS 1.1090

Objectivo e âmbito de aplicação

1. O operador deve estabelecer um regime de limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso para os membros da tripulação.

2. O operador deve assegurar, relativamente a todos os seus voos:

2.1. Que o regime de limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso seja simultaneamente conforme:

a) Com as disposições da presente Subparte; e

b) Com quaisquer outras disposições aplicadas pela Autoridade em conformidade com o disposto na presente Subparte para efeitos de manutenção da segurança.

2.2. Os voos sejam planeados de forma a terminarem no período de serviço de voo autorizado, tendo em conta o tempo necessário para o desempenho das tarefas que precedem o voo, a duração do voo e do serviço de escala.

2.3. As escalas de serviço sejam elaboradas e publicadas com antecedência suficiente para permitir aos membros da tripulação planearem o repouso adequado.

3. Responsabilidades dos operadores:

3.1. O operador deve designar uma base para cada membro da tripulação.

3.2. O operador deve ter em consideração a relação entre a frequência e o padrão dos períodos de serviço de voo e de repouso e ter em devida conta os efeitos cumulativos da prestação de longos períodos de trabalho separados por períodos mínimos de repouso.

3.3. O operador deve atribuir turnos de serviço que evitem práticas indesejáveis, tais como a alternância de turnos de dia/turnos de noite ou do posicionamento dos membros da tripulação que perturbem gravemente os padrões normais de sono/trabalho.

3.4. O operador deve planear os dias de folga locais e comunicá-los com antecedência aos membros da tripulação.

3.5. O operador deve assegurar que os períodos de repouso sejam suficientemente longos para permitir que a tripulação supere os efeitos dos serviços anteriores e esteja bem repousada no início do período de serviço de voo seguinte.

3.6. O operador deve assegurar que os períodos de serviço de voo sejam planeados de modo a permitir que os membros da tripulação estejam suficientemente repousados para prestarem serviço de acordo com níveis satisfatórios de segurança em todas as circunstâncias.

4. Responsabilidades dos membros da tripulação

4.1. Os membros da tripulação não devem prestar serviço de voo se considerarem estar ou pode vir a estar de tal modo fatigados ou indispostos que o voo possa ser posto em perigo.

4.2. Os membros da tripulação devem utilizar da melhor maneira as oportunidades e instalações disponibilizadas para repouso e planear e utilizar devidamente os seus períodos de repouso.

5. Responsabilidades das Autoridades da Aviação Civil

5.1. Derrogações

5.1.1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º, a Autoridade pode conceder derrogações aos requisitos previstos na presente Subparte, em conformidade com a regulamentação e os procedimentos aplicáveis no Estado-Membro em causa e após consulta das partes interessadas.

5.1.2. Cada operador deve demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes, tais como os conhecimentos científicos actuais, que a derrogação solicitada garante um nível de segurança equivalente.

Se necessário, as derrogações serão acompanhadas de medidas de compensação adequadas.

OPS 1.1095

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1.1. Tripulação de voo reforçada:

Tripulação de voo composta por um número de pessoas superior ao mínimo exigido para a operação do avião e na qual cada membro da tripulação de voo pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação de voo devidamente qualificado.

1.2. Tempo de voo real ("Block time"):

Tempo decorrido entre o momento em que o avião começa a deslocar-se do local onde se encontra estacionado com o objectivo de descolar até ao momento em que se imobiliza no local de estacionamento designado e em que todos os motores ou hélice são desligados.

1.3. Intervalo:

Período de tempo com duração inferior à do período de repouso, contabilizado como trabalho, durante o qual o membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço.

1.4. Trabalho ("Duty"):

Qualquer tarefa que um membro da tripulação deva executar associada às actividades de um titular de um COA. A menos que sejam previstas regras específicas no presente regulamento, a Autoridade determinará se e em que medida a assistência será contabilizada como trabalho.

1.5. Período de trabalho:

Período de tempo que começa no momento em que o operador solicita a um membro da tripulação que inicie um serviço e termina quando esse membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço.

1.6. Período de serviço de voo (PSV):

Período de tempo durante o qual uma pessoa exerce funções numa aeronave na qualidade de membro da respectiva tripulação. O período de serviço de voo começa quando o operador solicita ao membro da tripulação que se apresente para um voo ou uma série de voos e termina no final do último voo no qual a pessoa agiu na qualidade de membro da tripulação em funções.

1.7. Base:

Local designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um período de trabalho ou uma série de períodos de trabalho e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação.

1.8. Dia local:

Período de 24 horas que começa às 00h00, hora local.

1.9. Noite local:

Período de 8 horas compreendido entre as 22h00 e as 08h00, hora local.

1.10. Dia de folga único:

Um dia de folga único inclui duas noites locais. No dia de folga pode ser incluído um período de repouso.

1.11. Membro da tripulação em funções:

Membro da tripulação que presta serviço numa aeronave durante um voo ou parte de um voo.

1.12. Posicionamento:

Deslocação de um membro da tripulação que não está em funções de um local para outro, por ordem do operador, excluindo o tempo de viagem. Entende-se por tempo de viagem:

– o tempo de deslocação entre a residência e o local indicado de apresentação ao serviço e vice-versa;

– o tempo de transferência entre um local de repouso e o início do serviço e vice-versa.

1.13. Período de repouso:

Período ininterrupto e definido de tempo durante o qual o membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer trabalho, incluindo a assistência no aeroporto.

1.14. Período de serviço de assistência:

Período definido de tempo durante o qual um membro da tripulação deve estar disponível, por ordem do operador, para ser escalado para um serviço de voo, posicionamento ou outro trabalho, sem que entretanto ocorra um período de repouso.

1.15. Período crítico do ritmo circadiano:

Período compreendido entre as 02h00 e as 05h59. Numa faixa de três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base. Ultrapassados essas três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base para as primeiras 48 horas posteriores à partida da zona horária da base e, daí em diante, à hora local.

OPS 1.1100
Limitações do período de serviço de voo e do período de trabalho

1.1. Horas de período de serviço de voo cumulativas

O operador deve assegurar que os períodos totais de serviço de voo atribuídos a um membro da tripulação não excedam:

a) 190 horas num período de 28 dias consecutivos, distribuídas tão regularmente quanto possível ao longo de todo esse período; e

b) 60 horas num período de 7 dias consecutivos.

1.2. Limite do tempo de voo real

O operador deve assegurar que o tempo de voo real para o qual cada um dos membros da tripulação é escalado na qualidade de membro da tripulação em funções não exceda

a) 900 horas num ano civil;

b) 100 horas de voo num período de 28 dias consecutivos.

OPS 1.1105

Limite máximo diário do período de serviço de voo (PSV)

1.1. Esta OPS não se aplica às operações com um único piloto nem às operações de serviços médicos de emergência.

1.2. O operador estabelecerá horas de apresentação ao serviço que reflictam de forma realista o tempo necessário para a execução das tarefas em terra relacionadas com a segurança, em conformidade com as disposições aprovadas pela Autoridade.

1.3. O limite máximo diário de base de serviço de voo é de 13 horas.

1.4. Destas 13 horas, serão deduzidos 30 minutos para cada etapa a partir da terceira, com uma redução máxima total de duas horas.

1.5. Quando o PSV tiver início durante o período crítico do ritmo circadiano, o limite máximo estabelecido nos pontos 1.3 e 1.4 será reduzido de 100% do tempo de sobreposição, até ao máximo de duas horas. Quando o PSV terminar durante o período crítico do ritmo circadiano ou o abranger integralmente, o limite máximo do PSV estabelecido nos pontos 1.3 e 1.4 sofrerá uma redução de 50% do tempo de sobreposição.

2. Prolongamentos:

2.1. O limite máximo diário do PSV pode ser prolongado por uma hora no máximo.

2.2. Não são autorizados prolongamentos num PSV de base de seis ou mais sectores.

2.3. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período máximo de duas horas, os prolongamentos serão limitados a quatro sectores, no máximo.

2.4. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período superior a duas horas, os prolongamentos serão limitados a dois sectores, no máximo.

2.5. No máximo, pode haver dois prolongamentos num período de 7 dias consecutivos.

2.6. Caso um PSV seja planeado de forma a utilizar um prolongamento, o período mínimo de repouso antes e depois do voo será acrescido de duas horas ou, alternativamente, o período de repouso depois do voo, e só este, será acrescido de quatro horas. Caso os prolongamentos sejam utilizados para PSV consecutivos, os períodos de repouso antes e depois do voo entre as duas operações decorrerão consecutivamente.

2.7. Quando um PSV com um prolongamento se iniciar no período compreendido entre as 22h00 e as 04h59, o operador limitará o PSV a 11 horas e 45 minutos.

3. Tripulação de cabina

3.1. Para a tripulação de cabina escalada para um voo ou uma série de voos, o PSV da tripulação de cabina pode ser prolongado pelo tempo correspondente à diferença entre o momento de apresentação ao serviço da tripulação de cabina e o da tripulação de técnica, desde que a diferença não exceda uma hora.

4. Robustez operacional

4.1. Os horários planeados devem permitir a conclusão dos voos no PSV máximo autorizado. Para facilitar a obtenção deste resultado, o operador intervirá alterando o horário ou a constituição da tripulação o mais tardar quando o período de operação efectivo exceda o PSV máximo em mais de 33% dos voos nesse horário durante um período sazonal previsto.

5. Posicionamento

5.1. O tempo despendido em operações de posicionamento será contabilizado como tempo de trabalho.

5.2. O posicionamento após a apresentação ao serviço mas anterior ao exercício de funções será incluído no PSV mas não será contabilizado como sector.

5.3. Um sector de posicionamento imediatamente posterior a um sector em funções será tido em conta para o cálculo do repouso mínimo definido na OPS 1.1110 pontos 1.1 e 1.2, infra.

6. Período de serviço de voo repartido ("Split Duty")

6.1. A Autoridade pode autorizar uma operação baseada num PSV repartido que inclua um intervalo, sob reserva do disposto no artigo 8.º.

6.2. Cada operador terá de demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes, tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido de prolongamento do PSV assegura um nível de segurança equivalente.

OPS 1.1110

Repouso

1. Repouso mínimo

1.1. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início de um período de serviço de voo que começa na base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 12 horas, prevalecendo o período mais longo;

1.2. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início do período de serviço de voo que começa num local distinto da base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 10 horas, prevalecendo o período mais longo; quando o período mínimo de repouso for gozado fora da base, o operador proporcionará tempo para 8 horas de sono, tendo devidamente em conta as necessidades de deslocação e outras necessidades fisiológicas;

1.3. O operador assegurará que os efeitos das diferenças de zonas horárias sobre os membros da tripulação sejam compensados por repouso suplementar nos termos definidos pela Autoridade de acordo com o disposto no artigo 8.º.

1.4.1. Sem prejuízo do disposto nos pontos 1.1 e 1.2 e sob reserva do disposto no artigo 8.º, a Autoridade poderá autorizar períodos de repouso reduzidos.

1.4.2. Cada operador terá de demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido de redução do período de repouso assegura um nível de segurança equivalente.

2. Períodos de repouso

2.1. O operador deve assegurar que o período de repouso mínimo previsto tal como acima se descreve seja aumentado periodicamente para um período de repouso semanal que seja de 36 horas incluindo duas noites locais, por forma a que nunca decorram mais de 168 horas entre o fim de um período de repouso semanal e o início do período de repouso seguinte. Em derrogação da OPS 1.1095 ponto 1.9, a Autoridade pode decidir que a segunda dessas noites locais tenha início a partir das 20:00 horas se o período de repouso semanal tiver uma duração de pelo menos 40 horas.

OPS 1.1115

Prolongamento do período de serviço de voo por motivo de repouso a bordo

1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º e desde que cada operador demonstre à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido assegura um nível de segurança equivalente:

1.1. Reforço da tripulação técnica

A Autoridade estabelecerá os requisitos relativos ao reforço de uma tripulação técnica mínima para efeitos de prolongamento do período de serviço de voo para além dos limites estabelecidos na OPS 1.1105 supra;

1.2. Tripulação de cabina

A Autoridade estabelecerá os requisitos relativos ao repouso mínimo em voo necessário ao(s) membro(s) da tripulação de cabina quando o período de serviço de voo exceder as limitações definidas na OPS 1.1105 supra.

OPS 1.1120

Circunstâncias imprevistas em operações de voo reais – prerrogativas do comandante

1. Tendo em conta a necessidade de controlar atentamente as situações adiante explicitadas, durante uma operação de voo real que se inicia no momento da apresentação ao serviço, os limites dos períodos de serviço de voo, dos períodos de trabalho e dos períodos de repouso estabelecidos na presente Subparte poderão ser alterados, caso ocorram circunstâncias imprevistas. Tais alterações deverão ser consideradas aceitáveis pelo comandante, após consulta dos restantes membros da tripulação e deverão respeitar necessariamente as seguintes condições:

1.1. O período de serviço de voo máximo referido no ponto 1.3 da OPS 1.1105 não pode ser prolongado por mais de duas horas, excepto se a tripulação técnica tiver sido reforçada; nesse caso, o período de serviço de voo máximo pode ser prolongado, no máximo, por três horas;

1.1.2. Se, no último sector de um PSV, ocorrerem circunstâncias imprevistas após a descolagem que se traduzam na ultrapassagem do prolongamento autorizado, o voo pode prosseguir até ao destino planeado ou um destino alternativo;

1.1.3. Caso se verifiquem tais circunstâncias, o período de repouso subsequente ao período de serviço de voo pode ser reduzido, mas não deverá nunca ser inferior ao período mínimo de repouso definido no ponto 1.2 da OPS 1.1110 da presente Subparte;

1.2. Em circunstâncias especiais susceptíveis de causar fadiga extrema, e após consulta dos tripulantes afectados, o comandante deve reduzir o período de serviço de voo real e/ou aumentar o período de repouso, a fim de eliminar quaisquer consequências prejudiciais para a segurança do voo;

1.3. O operador deve garantir que:

1.3.1. O comandante lhe apresente um relatório sempre que, no exercício das suas prerrogativas, decida prolongar um período de serviço de voo ou reduzir um período de repouso durante a operação real; e

1.3.2. Quando o prolongamento de um período de serviço de voo ou a redução de um período de repouso for superior a uma hora, seja enviada à Autoridade uma cópia do relatório, ao qual o operador aditará as suas observações, no prazo máximo de 28 dias após o evento.

OPS 1.1125

Período de serviço de assistência

1. Assistência no aeroporto

1.1. O membro da tripulação está de assistência no aeroporto desde o momento em que se apresenta ao serviço no local habitual de apresentação ao serviço até ao final do período de assistência comunicado.

1.2. O serviço de assistência no aeroporto é contabilizado integralmente para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

1.3. Sempre que a assistência no aeroporto seja imediatamente seguida de um serviço de voo, a relação entre essa assistência no aeroporto e o serviço de voo atribuído será definida pela Autoridade. Nesse caso, a assistência no aeroporto será adicionada ao período de trabalho referido nos pontos 1.1 e 1.2 da OPS 1.1110 para efeitos do cálculo do repouso mínimo.

1.4. Sempre que a assistência no aeroporto não resulte na atribuição de um serviço de voo, será seguida, pelo menos, de um período de repouso nos termos definidos pela Autoridade.

1.5. Durante a assistência no aeroporto, o operador deve pôr à disposição do membro da tripulação um local tranquilo e confortável não aberto ao público.

2. Outras modalidades de assistência (incluindo a assistência em hotel)

2.1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º, as restantes modalidades da assistência serão regulamentadas pela Autoridade, tendo em conta os seguintes aspectos:

2.1.1. Todas as actividades devem ser incluídas numa escala de serviço e/ou previamente comunicadas.

2.1.2. O início e o fim do período de serviço de assistência serão previamente estabelecidos e comunicados.

2.1.3. Será determinada a duração máxima de um período de serviço de assistência num local que não seja um local especificado de apresentação ao serviço.

2.1.4. Será definida a relação entre a assistência e o serviço de voo atribuído na sequência do período de serviço de assistência, tendo em conta as instalações ao dispor do membro da tripulação para repousar e outros factores relevantes.

2.1.5. Será definida a contagem dos períodos de serviço de assistência para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

OPS 1.1130

Alimentação

Deve ser prevista a possibilidade de os membros da tripulação tomarem uma refeição e bebida, de maneira a evitar qualquer quebra no desempenho, especialmente nos casos em que a duração do período de serviço de voo seja superior a 6 horas.

OPS 1.1135

Registo dos períodos de serviço de voo, de trabalho e de repouso

1. O operador deve assegurar que os registos da tripulação incluam:

   a) Os tempos de voo reais;

   b) O início, a duração e o fim de cada período de trabalho ou período de serviço de voo;

c) Os períodos de repouso e os dias de folga,

e que sejam mantidos de forma a garantir o respeito das disposições previstas na presente Subparte; serão disponibilizadas cópias destes registos aos tripulantes, mediante pedido.

2. Caso os registos detidos pelo operador nos termos do n.º 1 não incluam todos os seus períodos de serviço de voo, períodos de trabalho e períodos de repouso, o membro da tripulação em causa deve manter um registo individual que inclua

a) Os tempos de voo reais;

b) O início, a duração e o fim de cada período de trabalho ou período de serviço de voo; e

c) Os períodos de repouso e os dias de folga.

3. Os membros da tripulação devem apresentar os seus registos, mediante pedido, a todos os operadores que utilizem os seus serviços, antes de iniciarem um período de serviço de voo.

4. Os registos devem ser mantidos durante um período mínimo de 15 meses civis a contar da data da última entrada significativa, ou durante um período superior se a legislação nacional o exigir.

5. Além disso, o operador deve arquivar separadamente todos os relatórios do comandante da aeronave sobre os períodos de serviço de voo prolongados, as horas de voo aumentadas e os períodos de repouso reduzidos no exercício das suas prerrogativas durante, pelo menos, 6 meses após a ocorrência do evento.

SUBPARTE R

TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

OPS 1.1150

Terminologia

a) Os termos utilizados nesta Subparte têm o seguinte significado:

1) Lista de procedimentos de aceitação de mercadoria perigosa. Um documento utilizado para a verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e respectiva documentação, com vista a determinar que foram cumpridos os requisitos aplicáveis.

2) Avião cargueiro. Qualquer avião que transporte carga ou bens mas não passageiros. Neste contexto, as seguintes pessoas não são consideradas passageiros:

i) Tripulantes;

ii) Empregados do operador autorizados e transportados em conformidade com as instruções contidas no Manual de Operações de Voo;

iii) Um representante autorizado da Autoridade;

iv) Uma pessoa com funções respeitantes a alguma carga em particular, a bordo.

3) Acidente com mercadoria perigosa. Ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, que resulta em danos fatais ou graves a pessoas ou em sérios danos à propriedade.

4) Incidente com mercadoria perigosa. Uma ocorrência, que não um acidente com mercadoria perigosa, associada e relacionada com o transporte de mercadoria perigosa, ocorrendo não necessariamente a bordo do avião, e que resulte em danos a pessoas ou propriedade, em incêndio, em derrame ou fuga de fluido, em radiação ou outro indício de que a integridade da embalagem não se manteve. Qualquer ocorrência relacionada com o transporte de mercadoria perigosa e que ponha seriamente em risco a segurança do avião ou dos seus ocupantes também constitui um incidente de mercadoria perigosa.

5) Documento de transporte de mercadoria perigosa. Um documento que é especificado nas Instruções Técnicas. É preenchido pela pessoa que entrega a mercadoria perigosa para transporte e contém informação acerca da mercadoria. O documento contém uma declaração assinada indicando que as mercadorias perigosas estão descritas na totalidade, com exactidão, identificadas pelos nomes apropriados de embarque e pelos números UN/ID e que estão correctamente classificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas e em condições adequadas para o transporte.

6) Contentor de carga. Um contentor de carga é um artigo de equipamento de transporte de materiais radioactivos, desenhado para facilitar o transporte de tais materiais, quer embalados ou não, por uma ou mais formas de transporte. (Nota: ver o Dispositivo de Carga Unitária, quando as mercadorias não forem material radioactivo).

7) Agente de assistência ("handling"). Uma agência que efectua, em nome do operador, algumas ou todas as funções deste, incluindo a recepção, o carregamento, o descarregamento, a transferência ou outro tratamento de passageiros ou carga.

8) Número ID. Um número de identificação temporário para um produto perigoso ao qual não tenha sido atribuído um número UN.

9) "Overpack". Um recipiente utilizado por um transportador único, contendo uma ou mais embalagens, constituindo uma unidade para efeitos de manuseamento e armazenagem. (Nota: não é incluído nesta definição o dispositivo de carga unitária ("unit load device")).

10) Pacote. O produto completo da operação de embalagem e da preparação do produto para o transporte.

11) Embalagem. Receptáculos e outros componentes ou materiais necessários para que o receptáculo desempenhe a sua função de contenção do produto e para assegurar o cumprimento dos requisitos de embalagem.

12) Nome de embarque. O nome utilizado para descrever um artigo ou substância particular, em todos os documentos e notificações e, quando apropriado, nas embalagens.

13) Lesões sérias. Danos sofridos por uma pessoa num acidente e que:

    i) Conduzam à hospitalização da vítima por mais de 48 horas, iniciadas num espaço de sete dias a contar da data dos danos sofridos; ou

    ii) Resultem em fractura de qualquer osso (excepto fracturas simples de dedos ou nariz); ou

iii) Envolvam laceração que cause hemorragia grave, ou danos a nervos, músculos ou tendões; ou

iv) Envolvam lesões de qualquer órgão interno;

v) Envolvam queimaduras de segundo ou terceiro grau ou qualquer queimadura que afecte mais do que 5% da superfície do corpo; ou

vi) Envolvam exposição verificada a substâncias infecciosas ou danos por radiações.

14) Estado de origem. A Autoridade em cujo território a mercadoria perigosa foi primeiramente embarcada para transporte num avião.

15) Instruções técnicas. A última edição efectiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc. 9284-AN/905), incluindo o Suplemento e qualquer Adenda, aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil (OACI).

16) Número UN. O número de quatro algarismos atribuído pelo Comité de Peritos das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas, para identificar uma substância ou grupo particular de substâncias.

17) Dispositivo de Carga Unitária ("Unit Load Device"). Qualquer tipo de contentor de aeronave, paleta de aeronave com rede ou paleta com rede sobre um iglú. (Nota: esta definição não contém o "overpack"; para um contentor com materiais radioactivos, ver a definição de contentor de carga).

OPS 1.1155

Aprovação para transporte de mercadorias perigosas

O operador não deverá transportar mercadorias perigosas, excepto se aprovado para o fazer pela Autoridade.

OPS 1.1160

Âmbito

a) O operador deverá cumprir o estipulado nas Instruções Técnicas em todas as ocasiões em que se transportem mercadorias perigosas, independentemente de o voo se efectuar parcialmente dentro ou completamente fora do território de um Estado.

b) Artigos e substâncias que, de outro modo, seriam classificadas como mercadorias perigosas, são excluídas do estipulado nesta Subparte, na medida especificada nas Instruções Técnicas, desde que:

1) Sejam necessárias a bordo, em conformidade com as normas aplicáveis relevantes ou por razões operacionais;

2) Sejam transportadas como "catering" ou como fazendo parte do serviço de cabina;

3) Sejam transportadas para utilização durante o voo como auxílio veterinário ou produto/instrumento de abate sem ou com um mínimo de dor, para animais;

4) Sejam transportadas para utilização durante o voo para ajuda medicamentosa de um paciente, desde que:

i) Os cilindros de gás tenham sido fabricados especificamente para o fim de conter e transportar aquele gás em particular;

ii) As drogas, os medicamentos e outro material medicamentoso esteja sob o controlo de pessoal especializado, durante o tempo em que estão a uso a bordo do avião;

iii) O equipamento contendo baterias de célula húmida seja mantido e, quando necessário, amarrado em posição vertical para impedir o derrame do electrólito; e

iv) Sejam tomadas precauções para armazenar e amarrar todo o equipamento durante a descolagem e a aterragem, bem como em todas as outras ocasiões em que o comandante assim considere necessário, para salvaguardar a segurança; ou

5) Sejam transportadas por passageiros ou tripulantes.

c) Os artigos e as substâncias destinados a substituir os especificados em b) 1) e b) 2) supra, deverão ser transportados num avião, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1165

Limitações de transporte de mercadorias perigosas

a) O operador deverá tomar todas as medidas razoáveis para se assegurar de que não são transportados, em nenhum avião seu, os artigos e as substâncias especificamente identificados por nome ou descrição genérica nas Instruções Técnicas, como sendo proibido o seu transporte em quaisquer circunstâncias.

b) O operador deverá tomar todas as medidas razoáveis para se assegurar de que os artigos e as substâncias ou outras mercadorias, especificamente identificadas nas Instruções Técnicas como sendo proibido o seu transporte em circunstâncias normais, só serão transportados quando:

1) Tiverem sido isentos pelos Estados envolvidos, nos termos do estipulado nas Instruções Técnicas; ou

2) As Instruções Técnicas indiquem que podem ser transportados mediante uma aprovação emitida pelo Estado de Origem.

OPS 1.1170
Classificação

O operador deverá tomar todas as medidas razoáveis para se assegurar de que os artigos e substâncias são classificados como mercadorias perigosas, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1175
Embalagem

O operador deverá tomar as medidas razoáveis para se assegurar de que as mercadorias perigosas estão embaladas conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1180
Etiquetas e Marcações

a) O operador deverá tomar todas as medidas razoáveis para se assegurar de que os pacotes, "overpacks" e contentores de carga estão marcados e etiquetados de acordo com o especificado nas Instruções Técnicas.

b) Quando é transportada mercadoria perigosa num voo que se efectua parcial ou totalmente fora do território de um determinado Estado, deverá ser usada a língua inglesa na marcação e etiquetagem, além de outra língua que seja requerida.

OPS 1.1185

Documento de transporte de mercadorias perigosas

a) O operador deverá assegurar que, excepto quando especificado de outro modo nas Especificações Técnicas, a mercadoria perigosa seja acompanhada de um documento de transporte de mercadorias perigosas.

b) Quando é transportada mercadoria perigosa num voo que se efectua parcial ou totalmente fora do território de um determinado Estado, deverá ser usada a língua inglesa no documento de transporte de mercadoria perigosa, além de outra língua que seja requerida.

OPS 1.1195

Aceitação de mercadoria perigosas

a) O operador não aceitará mercadorias perigosas para transporte até ter sido inspeccionada a embalagem, o "overpack" ou o contentor de carga, de acordo com os procedimentos indicados nas Instruções Técnicas.

b) O operador ou o seu agente de "handling" deverão utilizar uma lista de verificação para aceitação de carga. Esta lista deverá permitir averiguar todos os detalhes relevantes a verificar e deve ser de forma a permitir o registo dos resultados da verificação de aceitação por meios manuais, mecânicos ou informatizados.

OPS 1.1200

Inspecção de danos, fugas ou contaminação

a) O operador deverá assegurar-se de que:

1) São inspeccionados todos os pacotes, "overpacks" e contentores de carga quanto a indícios de derrames ou danos, imediatamente antes de embarcar a carga num avião ou num dispositivo unitário de carga, conforme especificado nas Instruções Técnicas;

2) Nenhum dispositivo unitário de carga é embarcado num avião, salvo se tiver sido inspeccionado, de acordo com as Instruções Técnicas, e se verifique que não apresenta indícios de derrame ou danos no material que contém;

3) Não são embarcados volumes ou contentores de carga danificados ou com derrames;

4) São retirados do avião quaisquer volumes de mercadorias perigosas que apresentem danos ou derrames ou que são tomadas as medidas necessárias para que a sua retirada do avião seja efectuada por uma entidade, autoridade ou organização adequada. No caso de se detectarem danos ou derrames, o compartimento de carga deverá ser inspeccionado de modo a assegurar que se encontre em condições adequadas ao transporte e que não ocorreram danos nem contaminação do avião ou da sua carga; e

5) No desembarque do avião, os volumes, as embalagens e os contentores de carga são inspeccionados quanto a indícios de danos ou derrames e, se existir qualquer indício de dano ou derrame, a área de armazenamento da carga perigosa é inspeccionada, quanto a danos e contaminações.

OPS 1.1205

Eliminação da contaminação

a) O operador deverá assegurar-se de que:

1) É eliminado sem demora qualquer contaminação detectada, resultante de derrame ou dano relacionado com as mercadorias perigosas;

2) É imediatamente retirado de serviço um avião que tenha sido contaminado por material radioactivo e não volta a ser colocado ao serviço até o nível de radiação, em qualquer superfície acessível e a contaminação não controlada, não ser superior aos valores indicados nas Instruções técnicas.

OPS 1.1210

Restrições de carga

a) Cabina de passageiros e cabina de pilotagem. O operador deverá assegurar-se de que as mercadorias perigosas não são transportadas na cabina do avião, destinada aos passageiros nem na cabina de pilotagem, excepto se especificado de outro modo nas Instruções Técnicas.

b) Compartimentos de carga. O operador deverá assegurar-se de que as mercadorias perigosas são embarcadas separadamente, arrumadas e amarradas de acordo com as indicações das Instruções Técnicas.

c) Mercadorias perigosas destinadas apenas a transporte em aviões cargueiros. O operador deverá assegurar-se de que os volumes contendo mercadorias perigosas, com a etiqueta "Apenas Aviões Cargueiros", são transportados num avião cargueiro e embarcados conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1215

Prestação de informação

a) Informação ao pessoal de terra. O operador deverá assegurar-se de que:

1) É fornecida informação que permita ao pessoal de terra desempenhar as suas funções relativamente ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo as acções a tomar em caso de incidentes e acidentes envolvendo mercadoria perigosa; e

2) Quando aplicável, a informação referida em a) 1) supra, é também fornecida ao agente de "handling" (assistência).

b) Informação aos passageiros e a outras pessoas

1) O operador deverá assegurar-se de que a informação é difundida em conformidade com o disposto nas Instruções Técnicas, a fim de avisar os passageiros quanto ao tipo de artigos proibidos para transporte a bordo do avião; e

2) O operador e, quando aplicável, o seu agente de "handling", deverão certificar-se de que são dispostos avisos nos pontos de aceitação de carga, dando informações quanto ao transporte de mercadorias perigosas.

c) Informação aos tripulantes. O operador deverá assegurar-se de que existe informação, no Manual de Operações, que permita aos tripulantes desempenharem as suas funções relativamente ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo medidas a tomar em caso de emergência envolvendo mercadorias perigosas.

d) Informação ao comandante. O operador deverá assegurar-se de que o comandante dispõe de informação escrita, conforme especificado nas Instruções Técnicas. (Ver Quadro 1 do Apêndice 1 à OPS 1.1065 relativa ao período de conservação do documento)

e) Informação em caso de incidente ou acidente com um avião

1) O operador de um avião envolvido num incidente deverá, quando solicitado, dar quaisquer informações necessárias à minimização dos riscos criados por quaisquer mercadorias perigosas transportadas.

2) O operador de um avião envolvido num acidente deverá, logo que possível, informar a autoridade apropriada do Estado em que ocorreu o acidente, sobre quaisquer mercadorias perigosas a bordo.

OPS 1.1220

Programas de formação

a) O operador deverá estabelecer e manter programas de formação de pessoal, conforme indicado nas Instruções Técnicas, que devem ser aprovados pela Autoridade.

b) Operadores sem aprovação permanente para transporte de mercadorias perigosas. O operador deverá assegurar-se de que:

1) O pessoal com funções de "handling" (assistência) geral de carga e de bagagens recebe a formação necessária ao desempenho das respectivas funções, no tocante a mercadorias perigosas. A formação deve abranger, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 1 do Quadro 1, devendo ser suficientemente profunda para assegurar que seja tomada consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas, como identificar tais mercadorias e quais os requisitos que se aplicam ao transporte dessas mercadorias pelos passageiros; e

2) O pessoal seguinte:

i) Membros da tripulação

ii) Pessoal de assistência a passageiros; e

iii) Pessoal de segurança que lida com o controlo de passageiros e respectiva bagagem,

recebeu formação que cobre, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro 1 e possui conhecimentos suficientemente profundos para tomar consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas e identificar tais mercadorias, bem como quais os requisitos que se aplicam ao seu transporte pelos passageiros.

Quadro 1

ÁREAS DE FORMAÇÃO	1	2
Princípios gerais	X	X
Limitações relativas ao transporte de mercadorias perigosas por via aérea		X
Etiquetagem e marcação dos volumes	X	X
Mercadorias perigosas na bagagem dos passageiros	X	X
Procedimentos de emergência	X	X

Nota: "x" indica uma área a cobrir.

c) Operadores detentores de aprovação permanente para o transporte de mercadorias perigosas. O operador deverá assegurar-se de que:

1) O pessoal com funções de "handling" (assistência) geral de carga recebeu formação e está qualificado para o desempenho das respectivas funções. A formação deve abranger, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 1 do Quadro 2, devendo ser suficientemente profunda para assegurar que o pessoal tenha capacidade para tomar decisões quanto à aceitação ou recusa do transporte aéreo de mercadorias perigosas;

2) O pessoal de terra, com funções de "handling" (assistência), armazenagem e embarque de mercadorias perigosas, recebeu a formação necessária ao desempenho das respectivas funções no tocante a mercadorias perigosas. Essa formação deve abranger, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro 2, devendo ser suficientemente profunda para permitir desenvolver a consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas e identificar tais mercadorias, como tratá-las e como embarcá-las;

3) O pessoal com funções de "handling" geral de carga e de bagagens recebeu a formação que lhe permitirá desempenhar as respectivas funções no tocante a mercadorias perigosas. Essa formação deve abranger, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 3 do Quadro 2, devendo ser suficientemente profunda para permitir desenvolver a consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas e identificar tais mercadorias, como tratá-las, como embarcá-las e quais os requisitos que se aplicam ao seu transporte pelos passageiros;

4) Os membros da tripulação receberam formação que deve abranger, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 4 do Quadro 2, e que deve ser suficientemente profunda para assegurar que seja tomada consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas e como deverão ser transportadas a bordo do avião; e

5) O pessoal seguinte:

   i) Pessoal de assistência a passageiros;

   ii) Pessoal de segurança que lida com a filtragem de passageiros e respectiva bagagem; e

   iii) Tripulantes que não os tripulantes de voo, que receberam formação que cobre, pelo menos, as áreas identificadas na Coluna 5 do Quadro 2 e possuem conhecimentos suficientemente profundos para tomar consciência dos riscos associados às mercadorias perigosas e identificar tais mercadorias, bem como quais os requisitos que se aplicam ao seu transporte pelos passageiros ou, de uma forma mais geral, ao seu transporte a bordo do avião.

d) O operador deverá assegurar que todo o pessoal que recebe formação seja submetido a um teste para verificar a compreensão das suas responsabilidades.

e) O operador deverá assegurar-se de que todo o pessoal que necessita de formação sobre mercadorias perigosas, recebe formação contínua a intervalos não superiores a 2 anos.

f) O operador deverá assegurar-se de que são mantidos os registos de formação de todo o pessoal que tenha recebido formação, de acordo com o indicado em d) supra e tal como exigido pelas Instruções Técnicas.

g) O operador deverá assegurar-se de que o pessoal do seu agente de "handling" (assistência) recebe formação, de acordo com a coluna aplicável do Quadro 1 ou 2.

Quadro 2

ÁREAS DE FORMAÇÃO	1	2	3	4	5
Princípios gerais	X	X	X	X	X
Limitações relativas ao transporte de mercadorias perigosas por via aérea	X	X		X	X
Classificação das mercadorias perigosas	X				
Lista das mercadorias perigosas	X	X		X	
Requisitos gerais e instruções de embalagem	X				
Especificações das embalagens e marcações	X				
Etiquetagem e marcação dos volumes	X	X	X	X	X
Documentação do transportador	X				
Transporte de mercadorias perigosas, incluindo o uso de uma lista de verificação ("checklist")	X				
Procedimentos de armazenamento e de carregamento	X	X	X	X	
Inspecção de danos ou fugas e processos de descontaminação	X	X			
Fornecimento de informação ao comandante	X	X		X	
Mercadorias perigosas na bagagem dos passageiros	X	X	X	X	X
Procedimentos de emergência	X	X	X	X	X

Nota: "x" indica uma área a cobrir.

OPS 1.1225

Comunicação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas

a) O operador deverá comunicar acidentes e incidentes com mercadorias perigosas à Autoridade. O relatório inicial deverá ser despachado num espaço de 72 horas após a ocorrência, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem.

b) O operador deverá igualmente comunicar à Autoridade as mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas detectadas na carga ou nas bagagens dos passageiros. Deve ser enviado, no prazo de 72 horas, um relatório inicial sobre a detecção, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem.

SUBPARTE S
SEGURANÇA

OPS 1.1235
Requisitos de segurança

O operador deverá certificar-se de que todo o pessoal adequado está familiarizado e cumpre os requisitos pertinentes dos programas de segurança nacional do Estado do operador.

OPS 1.1240
Programas de formação e treino

O operador deverá estabelecer, manter e efectuar programas aprovados de formação e treino, que permitam aos membros da tripulação do operador tomarem as medidas adequadas com vista a impedir actos de interferência ilícita, como sabotagem ou desvio ilegal de aviões e minimizar as consequências na eventualidade de tais ocorrências. O programa de formação deve ser compatível com o Programa Nacional de Segurança da Aviação. Cada um dos membros da tripulação deve ter conhecimentos e competências relativas a todos os elementos pertinentes do programa de formação.

OPS 1.1245
Comunicação de actos de interferência ilícita

A seguir a um acto de interferência ilícita a bordo de um avião, o comandante ou, na sua ausência, o operador, deverão apresentar, sem demora, um relatório de tal acto à autoridade local apropriada e à Autoridade do Estado do operador.

OPS 1.1250

Lista de verificação dos procedimentos de busca de avião

O operador deverá assegurar-se de que existe a bordo uma lista de verificação dos procedimentos a seguir, quando se tratar de procurar uma bomba ou um engenho explosivo improvisado, em caso de suspeita de sabotagem e para efeitos de inspecção do avião em busca de armas dissimuladas, explosivos ou outros artigos perigosos, sempre que exista uma suspeita bem fundamentada de que o avião pode ser objecto de um acto de interferência ilícita. A lista de verificação deve ser acompanhada de orientações sobre a actuação adequada a adoptar quando for detectada uma bomba ou um objecto suspeito, assim como de informações sobre a localização de menor risco da bomba no avião em causa, quando fornecidas pelo titular do Certificado de Tipo.

OPS 1.1255

Segurança da cabina de pilotagem

a) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem, esta deverá poder ser trancada, e devem ser disponibilizados ou previstos meios e procedimentos aceitáveis para a Autoridade, que permitem à tripulação de cabina notificar a tripulação técnica de voo em caso de actividade suspeita ou de falhas de segurança na cabina.

b) Todos os aviões de transporte de passageiros com uma massa máxima certificada de descolagem superior a 45 500 kg ou com uma configuração máxima aprovada superior a 60 lugares de passageiros devem ser equipados com uma porta de cabina de pilotagem que possa ser trancada e aberta a partir de qualquer lugar de piloto e que corresponda aos requisitos operacionais retroactivos de aeronavegabilidade operacional aplicáveis. A configuração da referida porta não deve impedir as operações de emergência, tal como exigido pelos requisitos operacionais retroactivos de aeronavegabilidade aplicáveis.

c) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem conforme com a alínea b):

1) Essa porta deve ser fechada antes da colocação dos motores em marcha para a descolagem e será trancada sempre que exigido por um procedimento de segurança ou pelo Comandante, até que o(s) motor(es) seja(m) desligado(s) após a aterragem, excepto quando se considerar necessário o acesso ou saída de pessoas autorizadas, em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação;

2) Devem ser previstos os meios para monitorizar, a partir de qualquer dos lugares dos tripulantes técnicos, a zona exterior à cabina de pilotagem na medida do necessário para identificar as pessoas que solicitem a entrada na cabina de pilotagem e para detectar comportamentos suspeitos ou uma potencial ameaça.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA

Bruxelas, 9 de Março de 2006 (OR. en)

13376/1/05 REV 1 ADD 1

Dossier interinstitucional: 2000/0069 (COD)

AVIATION 143
CODEC 890

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: **Posição comum adoptada pelo Conselho em 9 de Março de 2006 tendo em vista a aprovação do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (UE-OPS)**

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. Introdução

Em 9 de Março de 2006, no âmbito do procedimento de co-decisão (artigo 251.º do Tratado CE), o Conselho adoptou a sua posição comum sobre a proposta alterada de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (UE-OPS).

A proposta visa designadamente transpor os JAR-OPS (requisitos comuns da aviação – operações) não vinculativos estabelecidos pelas Autoridades Comuns da Aviação para a legislação vinculativa (comunitária) da UE. O regulamento proposto é por isso referido muitas vezes como "Regulamento relativo às OPS da UE".

A proposta de regulamento inicial foi apresentada pela Comissão em Março de 2000. Após a primeira leitura pelo Parlamento Europeu em Janeiro de 2001, e à luz dos debates havidos nas instâncias do Conselho, a Comissão apresentou uma proposta alterada em Fevereiro de 2002.

Por considerar que a proposta alterada diferia substancialmente da proposta inicial da Comissão, o Parlamento Europeu decidiu emitir segundo parecer em primeira leitura. Conforme proposto em Setembro de 2002 pelo seu relator, Brian Simpson, o Parlamento Europeu apresentou apenas uma alteração, mas de carácter substantivo, relacionada com as "limitações de tempo de voo".

Na sequência da apresentação dessa alteração, e à luz dos trabalhos levados a efeito pelo Conselho e as suas instâncias a respeito das disposições sobre a "tripulação de cabina", a Comissão apresentou em Fevereiro de 2004 uma versão revista da proposta alterada de regulamento relativo às OPS da UE.

Na sessão de 10 de Dezembro de 2004, o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) alcançou um acordo político parcial sobre a proposta alterada revista. Esse acordo parcial incidia sobre o articulado e as Subpartes O (tripulação de cabina) e Q (limitações de tempo de voo) do Anexo III.

Em Junho de 2005, as instâncias do Conselho chegaram a acordo sobre o resto do Anexo III, ou seja, as Subpartes A a N e as Subpartes P, R e S.

Na sequência da revisão da totalidade do texto pelos Juristas-Linguistas, o Conselho pôde adoptar a sua posição comum, tendo tomado devida nota do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura.

O Conselho tomou igualmente nota do parecer do Comité Económico e Social.

II. Análise da posição comum

1. Generalidades

O Conselho pôde concordar com as grandes linhas da proposta da Comissão. Nalguns pontos, contudo, o Conselho decidiu alterar o texto, em geral no intuito de o tornar mais claro, mais simples e mais fácil de compreender.

No articulado, o Conselho introduziu algumas alterações nas disposições sobre flexibilidade constantes do artigo 8.º. Em especial, no n.º 4 deste artigo o Conselho alargou a possibilidade de os Estados-Membros adoptarem ou manterem disposições relativas a certas OPS até à aprovação de regras comunitárias baseadas no conhecimento científico e nas melhores práticas.

No artigo 8.º-A, o Conselho decidiu que as disposições da Subparte Q (limitações de tempo de voo) e, quando adequado, da Subparte O (tripulação de cabina) do Anexo III deverão ser objecto de uma avaliação científica e médica num prazo de três anos a contar da entrada em vigor do regulamento. O Conselho decidiu encarregar a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) de levar a cabo esse trabalho. O Conselho decidiu também que a EASA deveria assistir a Comissão na preparação de propostas de alteração das disposições técnicas aplicáveis da Subparte Q.

O Conselho determinou que, atendendo ao tempo necessário para adaptar as novas normas técnicas, os Estados-Membros deveriam aplicar o Anexo III a partir da data correspondente a dezoito meses após a entrada em vigor do regulamento (e não seis meses após a entrada em vigor, como proposto pela Comissão).

No Anexo III, o Conselho introduziu algumas alterações para alinhar plenamente o texto pelo da versão 8 dos JAR-OPS 1, e também para tornar o texto proposto pela Comissão mais claro e mais preciso.

O Conselho tem consciência de que – devido ao constante progresso das técnicas, à variação das circunstâncias e ao tempo necessário para ultimar o texto depois de este ter sido acordado politicamente – o texto do Anexo III já poderia ser melhorado em certos pontos na altura da aprovação da posição comum. Poderia também acontecer que, atendendo à considerável extensão do texto, uma ou outra referência ainda não estivesse correcta. No entanto, o Conselho achou que era necessário a certa altura dar por terminados os trabalhos sobre este texto. Por conseguinte, foi com agrado que o Conselho recebeu da Comissão a informação de que, logo que possível após a entrada em vigor do regulamento, os serviços da Comissão iniciariam os trabalhos de melhoria e actualização do texto no âmbito do procedimento comitológico e que, neste contexto, ponderariam cuidadosamente as sugestões de alteração já apresentadas por alguns Estados-Membros.

2. <u>Alterações do Parlamento Europeu</u>

O parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 dizia respeito à inserção no texto de uma alteração substantiva, relacionada com as "limitações de tempo de voo". A Comissão decidiu incorporar o texto dessa alteração na sua proposta alterada revista, ainda que com uma formulação ligeiramente diferente. O Conselho pôde também dar o seu acordo à alteração do Parlamento Europeu, mas decidiu introduzir ligeiras afinações no texto a fim de o adequar melhor às actuais realidades sociais e económicas do sector da aviação e de clarificar o significado de algumas disposições.

III. Conclusão

O Conselho considera que o texto da sua posição comum é adequado e equilibrado. No que respeita à alteração proposta pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, o Conselho observa que a mesma foi totalmente incorporada no texto, com algumas pequenas afinações. Por conseguinte, o Conselho é de opinião que o texto da sua posição comum assegura a realização do objectivo pretendido pela alteração do Parlamento.

O Conselho exorta o Parlamento Europeu a aceitar o texto da posição comum sem alteração, de modo a que o regulamento possa entrar em vigor rapidamente. Neste contexto, no que se refere em especial à Supbparte Q (limitações de tempo de voo) e, consoante adequado, à Subparte O (tripulação de cabina) do Anexo III, o Parlamento Europeu é convidado a ter em consideração que estas Subpartes serão dentro em breve sujeitas a uma avaliação científica e médica a efectuar pela EASA.

CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA

Bruxelas, 16 de Fevereiro de 2006 (17.02)
(OR. fr/en)

**Dossier interinstitucional:
2000/0069 (COD)**

**5918/06
ADD 1 REV 1**

**AVIATION 18
CODEC 96**

ADENDA À NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral
para:	COREPER/CONSELHO
n.º doc. ant.:	7589/00 AVIATION 13, 6090/02 AVIATION 19 CODEC 163
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS da UE) (**primeira leitura**) – Aprovação (**AL + D**) a) da posição comum b) da nota justificativa do Conselho – Declaração

Declaração da Suécia relativa à proposta alterada da Comissão relativa a um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS da UE)

A Suécia apoia o conteúdo da proposta de regulamento no que respeita a todas as subpartes com excepção da Q. A Suécia considera que não está suficientemente claro que a aplicação das disposições relativas às limitações de tempos de voo garanta um nível de harmonização adequado da segurança da aviação.

Nestas circunstâncias, a Suécia decidiu abster-se no momento da votação.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.3.2006
COM(2006) 128 final

2000/0069 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE

respeitante à

Posição Comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS-UE)

2000/0069 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE

respeitante à

Posição Comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS-UE)

Antecedentes

Data de envio da proposta ao PE e ao Conselho (documento COM(2000)[121] final – [2000]/[0069]COD)	[24 de Março de 2000]
Data do parecer do Comité Económico e Social	[19 de Outubro de 2000]
Data do primeiro parecer do Parlamento Europeu, em primeira leitura	[18 de Janeiro de 2001]
Data de envio da proposta alterada ao PE e ao Conselho (documento COM(2002)[30] final – [2000]/[0069]COD)	[04 de Fevereiro de 2002]
Data do segundo parecer do Parlamento Europeu, em primeira leitura	[03 de Setembro de 2002]
Data de envio da proposta alterada revista ao PE e ao Conselho (documento COM(2004)[73] final – [2000]/[0069]COD)	[12 de Fevereiro de 2004]
Data do acordo político parcial no Conselho (maioria qualificada)	[10 de Dezembro de 2004]
Data de adopção da posição comum	[9 de Março de 2006]

1. OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

1.1. Por ocasião da preparação do segundo pacote de liberalização do sector da aviação em 1989, o Conselho e a Comissão concordaram que a política de transporte aéreo da Comunidade deveria abordar igualmente a harmonização do quadro regulamentar aplicável à aviação civil, com vista à **manutenção de um nível elevado de segurança da aviação e à garantia de uma concorrência leal entre as transportadoras aéreas**. Neste contexto, a Comunidade adoptou o Regulamento n.º 3922/91 relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, com o objectivo de criar e manter

actualizadas regras harmonizadas aplicáveis à concepção, fabrico, exploração e manutenção de aeronaves, bem como ao pessoal e às organizações que participam nestas tarefas.

1.2. Em Março de 2000, a Comissão apresentou ao Conselho uma proposta de alteração do referido regulamento, para nele inserir regras operacionais destinadas a garantir a exploração das aeronaves em condições de segurança satisfatórias[1]. Estas regras, aplicáveis às transportadoras aéreas, baseavam-se em regras já estabelecidas pelas Autoridades Comuns da Aviação (JAA)[2].

1.3. Na medida em que esta primeira proposta de alteração do Regulamento n.º 3922/91 foi suspensa pelo Conselho, a Comissão apresentou uma **proposta de alteração do Regulamento n.º 3922/91**, em **Fevereiro de 2004**, designadamente para ter em conta as observações formuladas pelo Conselho e pelo Parlamento por ocasião da análise da sua proposta inicial.

1.4. Consequentemente, a nova proposta da Comissão incluiu **normas mínimas[3] aplicáveis à tripulação de cabina, que deve** actualmente ser certificada, como já acontece nos Estados Unidos e conforme solicitado pelo pessoal interessado e por uma parte do sector. Estas normas mínimas deveriam contribuir para reforçar a segurança da aviação, melhorando o nível de qualidade do pessoal. Por outro lado, deveriam promover a mobilidade deste dentro de um mercado do transporte aéreo totalmente liberalizado.

1.5. A nova proposta da Comissão incluiu igualmente um **plano de limitação do período de voo (FTL) para as tripulações**, a pedido do Parlamento Europeu, preocupado com as disparidades nacionais nesta matéria. De facto, há muito tempo que as associações de pilotos profissionais e diversas transportadoras aéreas criticam fortemente estas disparidades, que afectam, de modo negativo, a segurança e o funcionamento normal da concorrência:

– Muitos inquéritos sobre acidentes de aviação consideraram que a fadiga das tripulações é um dos factores que contribuem para os acidentes.

– As regulamentações nacionais sobre períodos de voo são, por vezes, pouco severas e permitem às transportadoras aéreas impor ao pessoal em causa horários

---

1 Estas regras operacionais dizem respeito à certificação dos operadores, à exploração e manutenção das aeronaves e à formação das tripulações.

2 As Autoridades Comuns da Aviação são uma associação de autoridades da aviação nacionais de trinta e sete países europeus, incluindo os vinte e cinco Estados-Membros da UE, criada para estabelecer normas harmonizadas no domínio da segurança da aviação.

3 As normas mínimas podem ser completadas pelos Estados-Membros, que podem adoptar normas mais rigorosas. No caso da tripulação de cabina, as normas mínimas referem-se à idade, aptidão física e formação profissional. Uma norma mínima pode estabelecer, por exemplo, o conteúdo mínimo da formação ou a idade mínima. Os Estados-Membros podem todavia prever normas mais rigorosas (exigindo um nível mais elevado de formação ou aumentando o limite de idade). Assim, uma norma mínima pode estabelecer um período mínimo de repouso para a tripulação, que os Estados-Membros podem aumentar mas não diminuir, ou um período de voo máximo. As regras nacionais que permitem períodos de voo máximos superiores não seriam compatíveis com esta exigência, ao passo que as regras nacionais que permitem períodos de voo máximos inferiores o seriam.

de trabalho excessivamente longos, em detrimento da segurança e das companhias sujeitas a regulamentações mais rigorosas.

As disposições relativas aos períodos de voo contidas na proposta da Comissão foram apresentadas sob a forma de normas mínimas, que os Estados-Membros teriam a liberdade de tornar mais restritivas. Além disso, são suficientemente flexíveis para permitir ter em conta circunstâncias nacionais específicas.

2. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO COMUM

2.1. O Conselho observa, na sua Posição Comum, que a alteração proposta pelo Parlamento foi integralmente tida em conta, mediante certos ajustamentos menores. A Comissão considera que, com a inclusão destes ajustamentos menores, o texto da Posição Comum do Conselho garante a consecução do objectivo pretendido pela alteração do Parlamento.

2.2. Ao manifestar o seu acordo com a Posição Comum do Conselho, a Comissão aceita que o Conselho esteja disposto a aderir aos princípios fundamentais da sua proposta, embora tendo decidido alterar determinados pontos do texto, invocando a necessidade de o tornar mais claro e mais simples para facilitar a sua legibilidade.

2.3. No que diz respeito ao conteúdo do articulado:

– O Conselho introduziu determinadas alterações nas disposições relativas à flexibilidade contidas no artigo 8.º, nomeadamente no n.º 4, alargando a prerrogativa concedida aos Estados-Membros de adoptarem ou manterem em vigor disposições respeitantes a um **número muito limitado** de OPS (normas técnicas e procedimentos administrativos no sector da aviação civil) **até** à aprovação de regras comunitárias comuns baseadas no conhecimento científico e nas melhores práticas. Trata-se, na opinião da Comissão, de um compromisso aceitável, designadamente na medida em que os instrumentos de conformidade disponíveis neste sector podem variar, sem implicar necessariamente uma ameaça para os níveis de segurança. Além disso, a Comissão acaba de apresentar uma nova proposta[4], que confiará nomeadamente à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) a tarefa de elaborar regras de aplicação em todos estes domínios.

– No artigo 8.º-A, o Conselho propõe que as disposições da subparte Q (limitação dos períodos de voo) e, se for caso disso, da subparte O (tripulações de cabina) do anexo III sejam avaliadas numa perspectiva científica e médica no prazo de três anos a contar da data de entrada em vigor do regulamento. Por outro lado, a Posição Comum do Conselho atribui à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) a responsabilidade de executar esta tarefa, bem como de assistir a Comissão na preparação de propostas de alteração das disposições técnicas aplicáveis da subparte Q. A Comissão aceita o que precede, tanto mais que

[4] Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.° 1592/2002, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (documento COM(2005)[579] final – [2005]/[0228]COD).

coincide com a sua iniciativa paralela (*ver mais acima*) de alargar as competências atribuídas à Agência.

- O Conselho considera que, atendendo ao prazo necessário de adaptação às novas normas técnicas, os Estados-Membros deveriam aplicar o anexo III a partir de 18 meses (e não a partir de 6 meses, conforme proposto pela Comissão) após a entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão pode aceitar este compromisso.

- No anexo III, o Conselho introduziu determinadas alterações, a fim de adaptar totalmente o texto às JAR-OPS 1, 8.ª emenda, invocando a intenção de tornar o texto mais claro e mais preciso. A Comissão pode igualmente aceitar este aspecto.

2.4. A Comissão está de acordo com a opinião expressa na Posição Comum do Conselho, segundo a qual, atendendo ao progresso técnico e à evolução das circunstâncias no sector da aviação moderna, bem como ao longo período de deliberação interinstitucional que foi necessário para ultimar o texto actual, o anexo III já poderia, neste momento, ser melhorado relativamente a certos pontos. Este texto volumoso exigiu um trabalho intenso, tendo atingido uma maturidade suficiente para poder ser finalizado na sua redacção actual.

2.5. Neste contexto, a Comissão reitera uma vez mais o compromisso de, no mais breve prazo após a entrada em vigor do regulamento, os seus serviços darem início ao trabalho de aperfeiçoamento e actualização ulteriores do texto através do procedimento de comitologia, tendo particularmente em conta as sugestões proactivas de alteração que já foram apresentadas por alguns Estados-Membros.

Conclusões

A Comissão constata que a Posição Comum adoptada em 9 de Março de 2006 segue, em larga medida, o parecer do Parlamento Europeu, em primeira leitura. A Comissão tem igualmente em conta o facto de o compromisso delicado e equilibrado que caracteriza o texto do Conselho só ter sido possível alcançar mediante debates extremamente longos. A Comissão pode por conseguinte aceitar a Posição Comum.

DECLARAÇÃO DA COMISSÃO

A Comissão e o Conselho fizeram uma declaração por ocasião da adopção da Posição Comum (ver anexo I).

ANEXO

Declaração da Comissão e do Conselho relativa ao artigo 8.º-A

A Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, a fim de alargar o seu âmbito de aplicação às operações aéreas e ao licenciamento das tripulações. Uma decisão sobre esta proposta permitirá à AESA proceder à avaliação prevista no artigo 8.º-A. O Conselho compromete-se a analisar esta proposta com carácter prioritário.